

7. Онищенко В.Ф. Рациональная занятость: методология региональных исследований / В.Ф. Онищенко. – Киев: Наук, думка, 1989. – 208 с.

8. Про зайнятість населення. – Закон України від 05.07.2012 № 5067-VI [Електронний ресурс] / Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/5067-17>.

Анотація

У статті висвітлено основні поняття і особливості категорії «зайнятість» в умовах в умовах розвитку сучасних ринкових відносин у результаті огляду наукових праць провідних вчених. Окреслено й узагальнено структуру зайнятості, розуміючи її прояви на регіональному ринку праці. Охарактеризовано основні абсолютні і відносні показники зайнятості населення. Акцентовується увага на необхідності актуалізації дослідження щодо поліпшення управління сферою зайнятості на регіональному рівні.

Ключові слова: зайнятість, структура зайнятості, трудова активності населення, економічна активності населення, безробіття.

Аннотация

В статье освещены основные понятия и особенности категории «занятость» в условиях развития современных рыночных отношений в результате осмотра научных трудов ученых. Очерчено и обобщено структуру занятости, учитывая ее проявления на региональном рынке труда. Охарактеризованы основные абсолютные и относительные показатели занятости населения. Акцентируется внимание на необходимости актуализации исследования по вопросу улучшения управления сферой занятости на региональном уровне.

Ключевые слова: занятость, структура занятости, трудовая активности населения, экономическая активности населения, безработица.

Annotation

The article deals with the basic concepts and features of the category "employment" in the development of modern market economy as a result of review of scientific papers leading scientists. Outlined and the structure of employment is generalized, understanding her displays at the regional market of labour. The basic absolute are described and relative the indexes of employment of population. The need for research to improve main streaming of employment at the regional level is accentuated.

Key words: employment, structure of employment, labour to activity of population, economic to activity of population, unemployment.

УДК 339.16:332.1

**Колосінський Є.Ю.,
к.е.н., ст. викладач кафедри економіки підприємства,
Чернівецький торговельно-економічний інститут
Київського національного торговельно-економічного університету**

ВПЛИВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА НА ТЕРИТОРІАЛЬНУ ОРГАНІЗАЦІЮ ТОРГОВЕЛЬНОЇ СФЕРИ (НА ПРИКЛАДІ МІСТА ЧЕРНІВЦІ)

Постановка проблеми. Торговельна сфера будь-якої держави у сучасних умовах стає одним із важливих чинників розвитку національної економіки. Торгівля забезпечує зайнятість і дохід великій частці економічно активного населення та створює передумови для інтенсивного економічного зростання окремих регіонів. Таким перспективним із погляду розвитку торговельної сфери регіоном є, без сумніву, і Чернівецька область з центром у місті Чернівці.

Водночас розвиток і територіальна організація торгівлі на сучасному етапі пов'язані з необхідністю розв'язання низки проблем, які є спільними для багатьох регіонів: низький рівень забезпеченості населення торговельними об'єктами та площами, особливо у сільській місцевості; низький рівень розвитку інфраструктури ринку; нераціональна територіальна структура та внутрішньорегіональні диспропорції розвитку торгівлі тощо [4; 7].

У сучасних умовах глобалізаційні виклики вимагають нових підходів до розв'язання цих і низки інших проблем розвитку торгівлі. Очевидно, що таке розв'язання можливе лише в контексті інноваційного розвитку, який у сучасних умовах може забезпечити конкурентоздатність як окремих торговельних підприємств, так і цілих регіонів. Враховуючи постійне зростання конкуренції у сфері торгівлі, такий напрямок і така модель розвитку стають дедалі важливішими як на міжнародному рівні, так і всередині країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретико-методичні та прикладні аспекти розвитку й територіальної організації торговельної сфери в Україні у різні роки досліджували В. Апопій, З. Герасимчук, Н. Голошубова, Н. Гончарук, Я. Гончарук, Л. Дідківська, Т. Краснова, Л. Лігоненко, А. Мазаракі, В. Марцин, Н. Мікула, О. Неборачко, О. Чужкова, І. Школа, Ю. Шпильова, П. Юр'єва та ін. [1; 3; 5].

Низка досліджень торговельно-економічної проблематики присвячена характеристиці сучасного стану та тенденцій розвитку регіональних торговельних мереж. Серед інших регіонів України прискіпливу увагу зосереджено і на Чернівецькій області. У науковій літературі окреслено коло проблем територіальної організації торгівлі, які характерні для сучасного етапу розвитку національної економіки: високий ступінь подрібненості торгівлі; концентрація її в містах; нерентабельність об'єктів торгівлі; недосконалість складського господарства; дисбаланс попиту; низька якість торгового обслуговування та ін. [8, с. 230].

Слід виділити, що сучасні процеси територіальної організації торговельної сфери у різних містах та регіонах України мають значною мірою стихійний характер. Реальний вплив на процеси територіальної концентрації об'єктів торгівлі мають лише щільність населення та транспортна доступність. Головною причиною, що визначає стихійний характер проходження процесів територіальної організації торговельної сфери, на нашу думку, є відсутність відповідного стратегічного планування інфраструктури ринку.

Постановка завдання. Мета даної статті, визначаючи важливість транспортної складової у розвитку торговельної сфери, – вивчити реальний рівень впливу транспортних засобів та їх маршрутів на розвиток торгівлі на прикладі міста Чернівці.

Виклад основного матеріалу дослідження. Отже, елементами засобів транспорту в межах міста є приватний та громадський транспорт. Оскільки приватний дає можливість його власнику без перешкод пересуватися у будь-яку частину міста без встановленого часового обмеження, то ми будемо досліджувати лише громадський транспорт як засіб пересування більшої частини користувачів торговельної сфери.

Громадський транспорт – це мережа пасажирського транспорту, яка обслуговує загал на противагу приватному. До громадського транспорту належать: автобус, тролейбус, метро, трамвай, легкорейковий транспорт, приміські потяги, пороми, водні таксі, монорейки [2]. У м. Чернівці пасажирські перевезення здійснюються двома видами громадського транспорту: тролейбусами й автобусами. Мережа масового пасажирського транспорту складається з 8 тролейбусних і 43 автобусних маршрутів.

Виходячи з того, що основним завданням громадського транспорту, як елемента розвитку інфраструктури торговельного ринку, є перевезення великої кількості пасажирів якнайближче до місця розташування закладів торгівлі, то саме пасажирооборот (кількість перевезених пасажирів масовим пасажирським транспортом) і виступатиме одним із основних критеріїв визначення числового впливу транспортної інфраструктури.

Оскільки реально неможливо вирахувати кожне переміщення пасажира, то під час визначення просторових рухів доцільна певна міра узагальнення. Уся територія міста розбивається на так звані транспортні зони, радіус яких визначається пішохідною доступністю до однієї або кількох найближчих зупинок громадського транспорту, що не повинні перевищувати встановлені норми. Для опису процесу руху застосовується методика поділу руху на чотири послідовні стадії: породження руху, розподілу руху, модального вибору певного виду зв'язку та призначення руху [5, с. 211].

Підсумовуючи наведене, можна зазначити, що саме визначення транспортних зон і центрів ваги для пасажира є ключовим у територіальній організації торговельної сфери в межах міста Чернівці. Також необхідно виділити, що «Комплексну схему організації дорожнього руху для міста Чернівці», ключову позицію у встановленні торговельної сфери, розроблялося Львівським інститутом «Містопроект» у 2001 році в межах «Корегування генерального плану розвитку міста Чернівці». На нашу думку, даний підхід влади до розвитку економіки в обласному центрі є стратегічно невірним і таким, що не враховує усіх особливостей територіального розвитку міста (забудова нових житлових масивів; розбудова комплексів багатоповерхівок; відкриття нових комерційних об'єктів міста, інше).

Отже, правильність тверджень щодо впливу транспортної інфраструктури на розвиток торговельної сфери міста і її територіальну організацію можна підтвердити за допомогою методу картографування пасажиропотоків на масовому пасажирському транспорті та наявних великих торговельних об'єктів.

На першому етапі відобразимо у відповідному масштабі на схемі міста пасажиропотоки одночасно усіх маршрутів міста Чернівці, що дасть можливість візуалізувати обсяги та шляхи переміщення пасажирів упродовж дня (див. рис. 1).

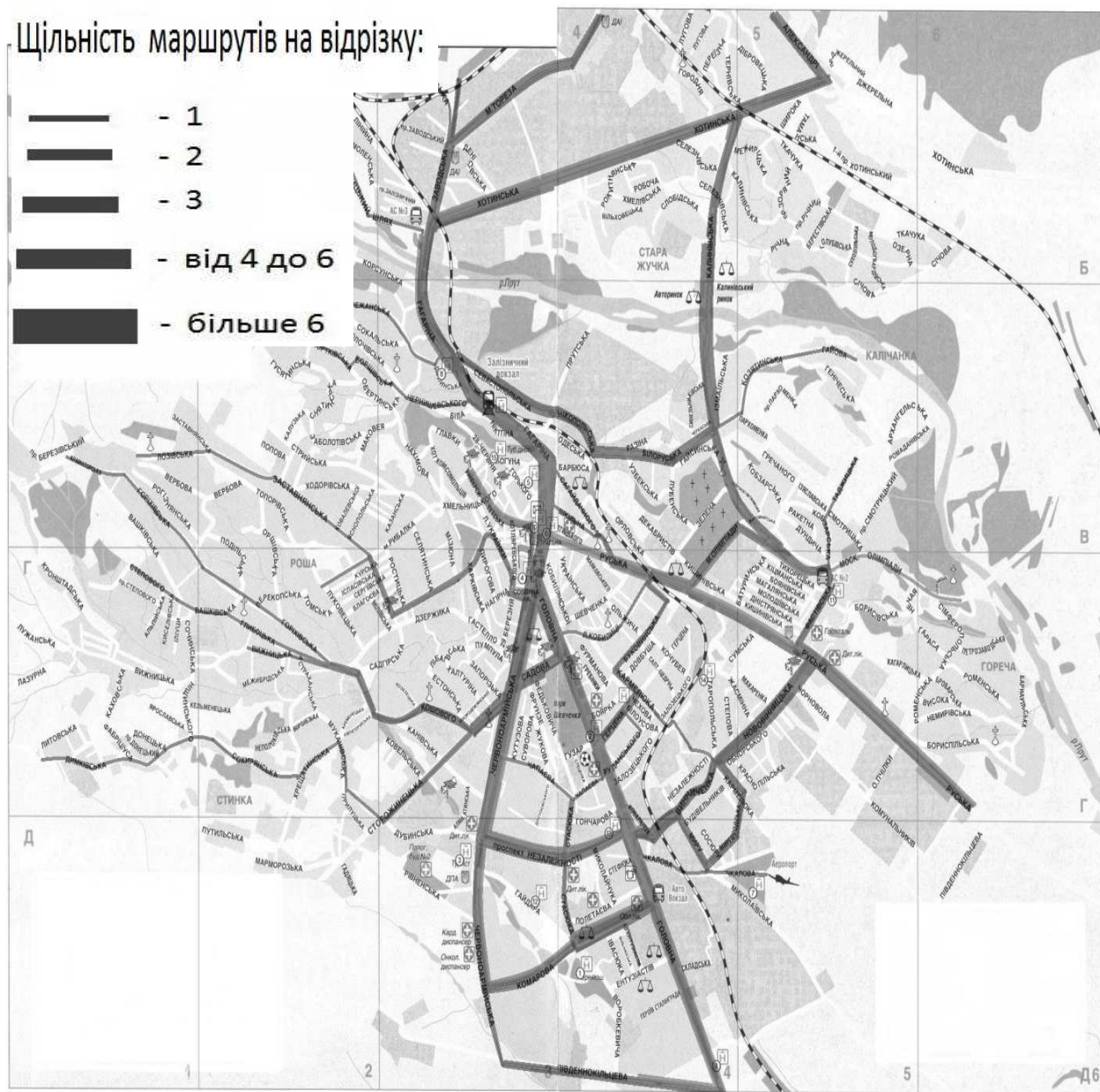


Рис. 1. Карта пасажиропотоків у м. Чернівці

Джерело : розроблено автором

Серед 117 відрізків фіксації інтенсивності пасажиропотоків на масовому пасажирському транспорті локалізовано 3 відрізки, де інтенсивність перевищує 30 тис. пас. за день в одному напрямку. На транспортній мережі виявлено 16 відрізків з інтенсивністю 30-20 тис. пасажирів, 47 – від 20 тис. до 10 тис. пасажирів.

Наступним етапом відобразимо у відповідному масштабі на схемі міста розміщення та найбільше скупчення об'єктів торгівлі міста Чернівці, що дасть можливість візуалізувати основні точки територіального розміщення торговельної сфери (див. рис. 2).

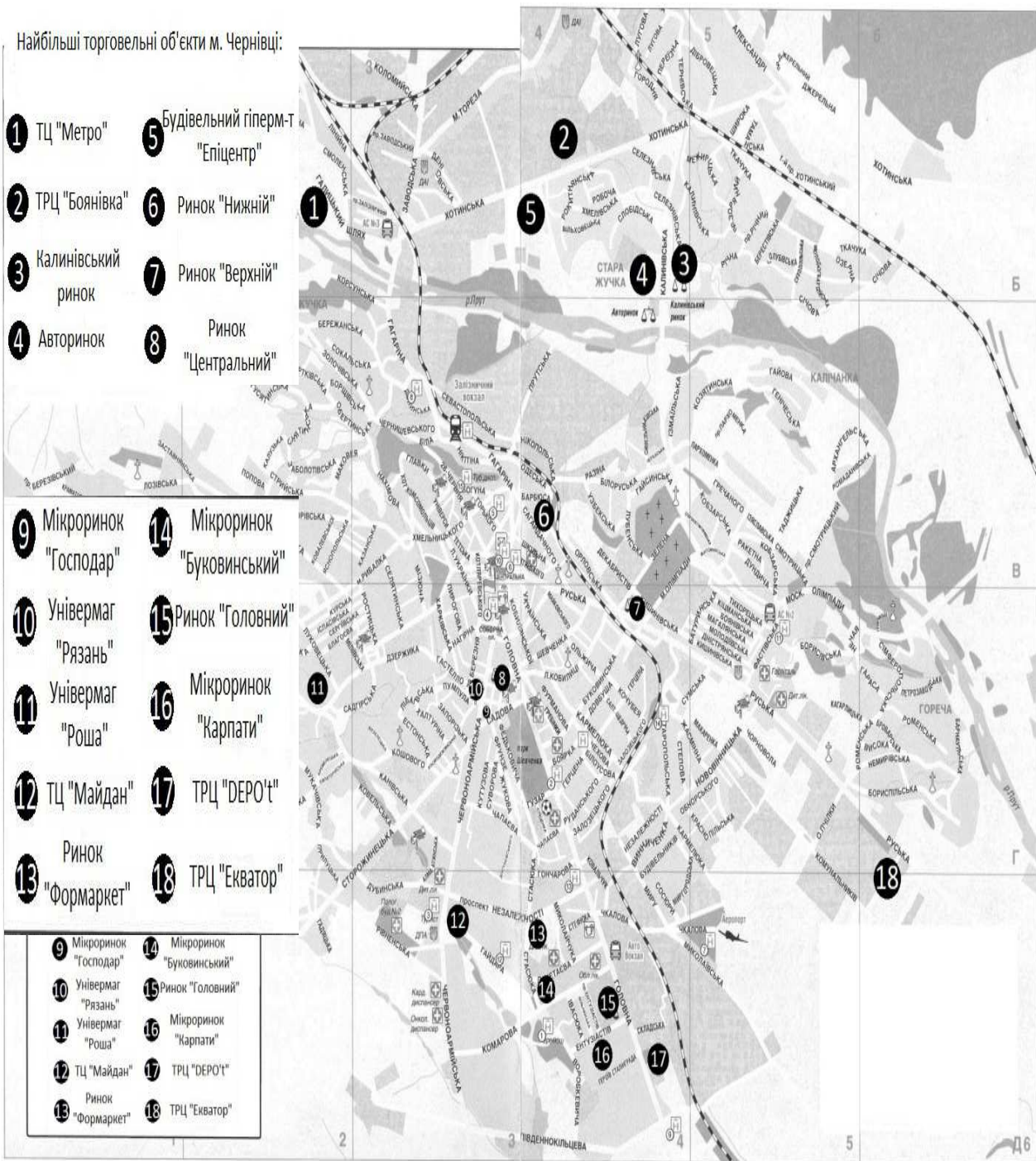


Рис. 2. Карта розміщення найбільших торговельних об'єктів у м. Чернівці

Джерело : розроблено автором

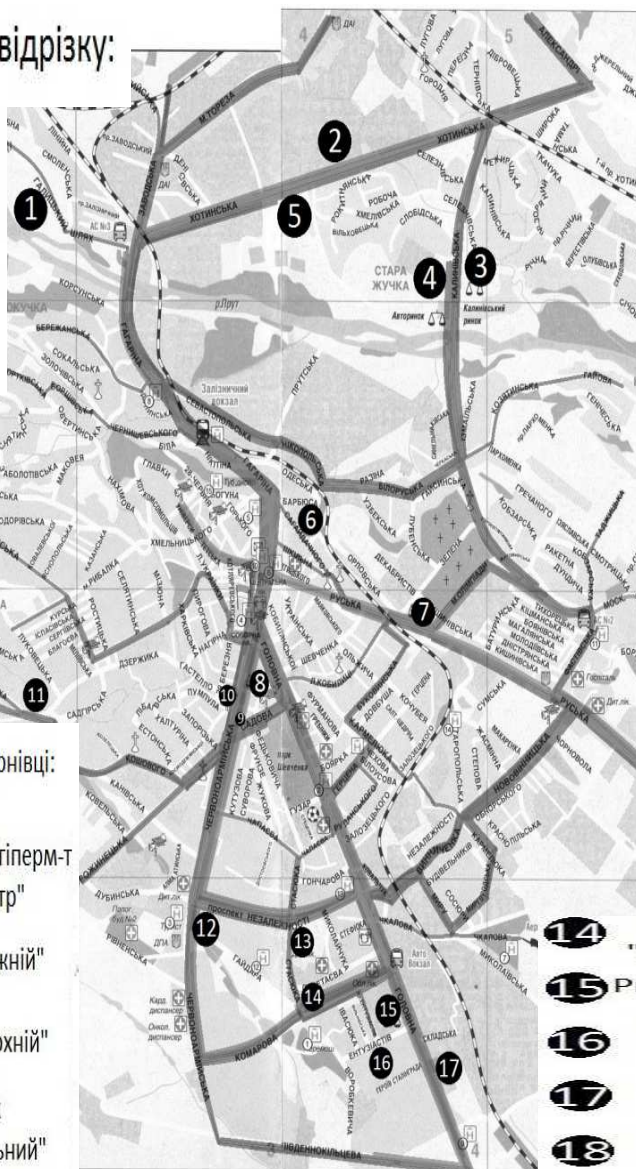
Поряд із ринками та супермаркетами, в останні кілька років в місті почали з'являтися і гіпермаркети – магазини із торговельними площами понад 2,5 тис. кв. м. і надзвичайно великим асортиментом товарів. Гіпермаркети, як правило, діють у рамках великих торгових комплексів (центрів) і є ядрами формування торговельних кластерів. Звісно, у місті Чернівці внаслідок впливу об'єктивних причин успішно розвивається малий та середній бізнес, який функціонує на основі приватної власності – фізичні особи-підприємці, які не можуть конкурувати з супер- та гіпермаркетами, зате вони знаходяться у кроковій доступності від споживача, що дає можливість задовольнити спонтанний попит останніх без застосування транспорту.

Отже, наведена картосхема 2 (рис. 2) не відображає усю торговельну мережу міста Чернівці, а лише наводить її найбільші об'єкти та дає уявлення про її територіальну організацію.

Поєднання двох попередніх картографічних схем (рис. 1 та рис. 2) дасть узагальнене уявлення про зазначений вплив транспортної інфраструктури на торговельну сферу міста (див. рис. 3).

Щільність маршрутів на відрізку:

-  - 1
-  - 2
-  - 3
-  - від 4 до 6
-  - більше 6



- 9** Мікроринок "Господар"
- 10** Універмаг "Рязань"
- 11** Універмаг "Роша"
- 12** ТЦ "Майдан"
- 13** Ринок "Формаркет"

Найбільші торговельні об'єкти м. Чернівці:

- 1** ТЦ "Метро"
- 2** ТРЦ "Боянівка"
- 3** Калинівський ринок
- 4** Авторинок
- 5** Будівельний гіперм-т "Епіцентр"
- 6** Ринок "Нижній"
- 7** Ринок "Верхній"
- 8** Ринок "Центральний"

- 14** Мікроринок "Буковинський"
- 15** Ринок "Головний"
- 16** Мікроринок "Карпати"
- 17** ТРЦ "DEPO't"
- 18** ТРЦ "Екватор"

Рис. 3. Карта відповідності пасажиропотоків м. Чернівці та розміщення найбільших торговельних об'єктів

Джерело : розроблено автором

Аналізуючи рис. 3 – картографічну схему відповідності пасажиропотоків м. Чернівці та розміщення найбільших торговельних об'єктів – можна стверджувати, що транспортна складова відіграє дуже важливу роль у розвитку торговельної сфери. Як зазначено на рис. 3, відповідно до умовних позначень, обов'язковою умовою функціонування крупного торговельного об'єкту є наявність мінімум 4-6 пасажирських маршрутів громадського транспорту, а в деяких випадках і більше.

Висновки з проведеного дослідження. Проведений аналіз дав можливість виявити та систематизувати 3 різних типи взаємодії торговельних об'єктів з транспортною інфраструктурою міста:

1. Торговельні об'єкти, що успішно функціонують та розвиваються, оскільки мають поряд інтенсивні пасажиропотоки – більше 6 маршрутів громадського транспорту. Так, КП «МТК «Калинівський ринок», сучасний торговельний комплекс європейського ґатунку, один із семи найпотужніших ринків в Україні, який на картосхемі визначено 3 номером, поєднує в собі вузол з 12 маршрутів громадського транспорту міста Чернівці, а також має автосполучення з усіма районами області. ТРЦ «Боянівка» (2), Авторинок (4), будівельний гіпермаркет «Епіцентр» (5), розташовані в одному районі міста з Калинівським ринком, забезпечені понад 12 маршрутами громадського транспорту, що дає неабиякий поштовх для власного розвитку.

2. Торговельні об'єкти, що функціонують, але для їх подальшого розвитку необхідне забезпечення більшим пасажиропотоком. Наявність таких об'єктів як ТЦ «Метро Кеш енд кері» (1), ринок Нижній (6), універмаг «Роша» (11), мікроринок «Карпати» (16) та інші, звісно є необхідним для багатьох мешканців міста, але варто також звернути увагу і на їх фінансовий стан, який значною

мірою залежить від величини пасажиропотоку. Дані об'єкти, нажалі через необ'єктивні причини (а саме складання плану розвитку транспортної інфраструктури міста фахівцями з інших міст), залишаються поза маршрутами громадського транспорту. Отже, підтримка зазначених торговельних об'єктів державними програмами розвитку транспортної інфраструктури є вирішальними для життєзабезпечення необхідних торговельних об'єктів.

3. Відсутні торговельні об'єкти в місцях, що забезпеченні великим пасажиропотоком, значною кількістю маршрутів громадського транспорту. В результаті дослідження територіальної організації торговельної сфери міста у поєднанні з транспортною інфраструктурою вдалося визначити перспективні, з точки зору розвитку та достатності пасажиропотоків, місця розміщення торговельних об'єктів. Отже, визначені вище відрізки з найбільш інтенсивним пасажиропотоком, що найбільше віддалені від інших торговельних об'єктів, і є перспективними для розміщення торговельних центрів: Соборна площа, перехрестя вул. Червоноармійської та вул. Сторожинецької, перехрестя вул. Червоноармійської та вул. Комарова, перехрестя вул. Головна та вул. Комарова.

Отже, реальні транспортні пасажирські вузли будь-якого міста (на прикладі міста Чернівці) є магнітом для відкриття, функціонування та розвитку об'єктів як торговельної сфери, так і будь-яких інших галузей.

Таким чином, нереалізовані проектні пропозиції (наприклад щодо організації малого об'їзного кільця навколо історичного центру міста) для громадського пасажирського транспорту повинні враховувати необхідність розвитку торгівлі в певних районах міста, окрім базових елементів транспортної мережі міста: індивідуального автотранспорту, приміського пасажирського транспорту, стану дорожньовуличної мережі міста [6]. Фізичні та юридичні особи, в свою чергу, при відкритті нових об'єктів торговельної сфери повинні обов'язково враховувати наявність розвинутої транспортної інфраструктури та маршрутів громадського транспорту, що виступає запорукою успішного функціонування та розвитку.

Бібліографічний список

1. Голошубова Н. О. Організація торгівлі : підруч. [для студ. вищ. навч. закл.] / Н. О. Голошубова. – К. : Книга, 2004. – 560 с.
2. Громадський транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://uk.wikipedia.org/wiki/Громадський_транспорт
3. Лігоненко Л. О. Роздрібна торгівля України у дзеркалі світових тенденцій розвитку галузі / Л. О. Лігоненко // Вісник Київського державного торговельно-економічного університету. – 2005. – № 6. – С. 12-22.
4. Неборачко О. В. Удосконалення територіальної організації торгівлі продовольчими товарами в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.10.01 - розміщення продуктивних сил і регіональна економіка / О. В. Неборачко. – Київ, 2001. – 23 с.
5. Осітнянко А. П. Планування розвитку міст / А. П. Осітнянко. – К. : КНУБА, 2005. – 386 с.
6. Основні напрями забезпечення комплексного розвитку малих монофункціональних міст. Схвалено постановою Кабінету Міністрів України від 17 березня 2000 р. № 521 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.nau.ua/doc/?code=521-2000-п>.
7. Чужкова О. Ю. Чинники формування територіальної організації роздрібною торговельною мережі / О. Ю. Чужкова // Збірник наукових праць Луцького національного технічного університету. Економічні науки. Серія «Економічна теорія та економічна історія». – Луцьк, 2010. – Випуск 7 (28). – Частина 2. – С. 101-114.
8. Юр'єва П. Б. Територіальна організація торгівлі в ретроспективі / П. Б. Юр'єва // Національне господарство України: теорія та практика управління : [зб. наук. праць]. – К. : Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України, 2009. – С. 226-231.

Анотація

У статті досліджено реальний рівень впливу транспортних засобів та їх маршрутів на розвиток торгівлі. Розглянуті ключові тенденції розвитку транспортної інфраструктури міста Чернівці та побудовано картосхему за результатами проведеного аналізу. Визначені основні сучасні суб'єкти господарювання торговельної сфери міста Чернівці та відображені на картосхемі міста. Досліджено взаємозв'язок основних пасажиропотоків міста та величини функціонуючих торговельних об'єктів. Визначено та систематизовано 3 різних типи взаємодії торговельних об'єктів з транспортною інфраструктурою міста: торговельні об'єкти, що успішно функціонують та розвиваються, оскільки мають поряд інтенсивні пасажиропотоки; торговельні об'єкти, що функціонують, але для їх подальшого розвитку необхідне забезпечення більшим пасажиропотоком; відсутні торговельні об'єкти в місцях, що забезпеченні великим пасажиропотоком.

Ключові слова: торговельна сфера, територіальна організація, транспортна інфраструктура, пасажиропотік.

Аннотация

В статье исследованы реальный уровень воздействия транспортных средств и их маршрутов на развитие торговли. Рассмотрены ключевые тенденции развития транспортной инфраструктуры города Черновцы и построено картосхему по результатам проведенного анализа. Определены основные современные субъекты торговой сферы города Черновцы и отражены на картосхеме города. Исследована взаимосвязь основных пассажиропотоков города и величины функционирующих торговых объектов. Определены и систематизированы 3 различных типа взаимодействия торговых объектов с транспортной инфраструктурой города: торговые объекты, которые успешно функционируют и развиваются, поскольку имеют рядом интенсивные пассажиропотоки; торговые объекты, функционирующие, но для их дальнейшего развития необходимо обеспечение большим пассажиропотоком; отсутствуют торговые объекты в местах, обеспечении большим пассажиропотоком.

Ключевые слова: торговая сфера, территориальная организация, транспортная инфраструктура, пассажиропоток.

Annotation

The article deals with the actual level of impact of vehicles and tracks on the development of trade. Considered key trends in transport infrastructure in Chernivtsi and mapped schemes built on the results of the held analysis. Defined the basic entities shopping areas of Chernivtsi and reflected on the schematic map of the city. Studied the connection between the main passenger flow of the city and commercial quantities of active objects. Defined and systematized 3 different types of interaction of trade objects with transport infrastructure: commercial facilities that successfully operate and develop as intense along with passengers; commercial facilities that function, but further development is needed to ensure greater passenger traffic; there are no shopping facilities in locations that ensure high passenger traffic.

Key words: trade sector, territorial organization, transport infrastructure, passenger numbers.

УДК 338.48(477.83):796.332.093.46(4)"2012"

**Білоус С.В.,
к.е.н., асистент,
Львівський національний університет імені Івана Франка**

РЕЗУЛЬТАТИ ЄВРО-2012 ДЛЯ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Постановка проблеми. Питання розвитку туристичної індустрії, розбудова її інфраструктури, покращення якості туристичних послуг набули особливої гостроти у зв'язку з проведенням Євро-2012. За умови вдалого використання шансу, що дав нашій країні цей чемпіонат, це могло стати поштовхом до економічного зростання, могло, але не стало. Отже, постає питання, що саме Україна (в тому числі, Львівська область) здобула, а що втратила після проведення чемпіонату. Особливо актуально дослідити усі аспекти, як позитивні, так і негативні, щоб в майбутньому (з огляду на перспективу проведення в Україні Олімпійських ігор 2022 р.) здобутий досвід послужив цінним уроком.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наслідки проведення Євро-2012 широко досліджуються такими науковцями, як А. Аветисова, В. Борщевський, Б. Л. Генусова, С. Шепелева, Н. Ігнатова, О. Катерна, П. Левковець, Н. Лисяк, Є. Маркіна, О. Мельниченко, С. Мельниченко, Ю. Мігуценко, Р. Нурєєв, М. Флейчук та інші. Проте, залишаються мало дослідженими економічні результати чемпіонату для розвитку туристичного бізнесу у Львівській області.

Підготовка Львівської області до Євро-2012 була одним з найбільших заходів, які здійснювали державні адміністрації та органи місцевого самоврядування протягом останнього часу із залученням значних фінансових коштів з державного бюджету та приватних фондів. Дана подія принесла Львову дуже багато, як в економічному сенсі, так і соціальному, спортивному, а також стала поштовхом до формування громадської свідомості львів'ян. Саме тому сьогодні важливим є аналіз результатів проведення Євро-2012 з точки зору розвитку туризму.

Постановка завдання. Основною метою статті є визначення впливу наслідків Євро-2012 на туристичний бізнес Львівської області, а також витрат, що передували йому.

Виклад основного матеріалу дослідження. Протягом 10 днів єврочемпіонату місто Лева відвідало 150 тис. туристів із понад 30 країн світу. Це багато, оскільки місто за рік приймає близько мільйона гостей.